Deutscher Bundestag **Drucksache 16/7442**

16. Wahlperiode 07. 12. 2007

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Rainder Steenblock, Winfried Hermann, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/7232 –

Stand Planfeststellungsverfahren für die Elbvertiefung und Seehafenkonzept

Vorbemerkung der Fragesteller

Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee (SPD), hat Ende August in Otterndorf (Landkreis Cuxhaven) eine erneute Bedarfsprüfung für die Elbvertiefung zugesagt und ein gesamtdeutsches Hafenkonzept angekündigt. Tatsache ist, dass bereits heute Schiffe bis 15,10 m Tiefgang Hamburg auf der Hochwasserwelle anlaufen und bis 13,80 m Tiefgang wieder verlassen können. Statistiken der realisierten Tiefgänge belegen, dass diese möglichen Tiefgänge vor allem von Massengutschiffen genutzt wurden, von Containerschiffen jedoch nur in wenigen Einzelfällen (ein- bis zehnmal pro Jahr; Quellen: Schiffsmeldedienst, www.rettet-die-elbe.de).

Aufgrund des gestiegenen Containeraufkommens zeigen sich heute schon Kapazitätsengpässe im Bereich des Hamburger Hafens, die eine reibungslose Ver- und Entsorgung des Hafens auf Schiene und Straße behindern (Sonderbericht Seehafenhinterlandverkehr des Bundesamts für Güterverkehr (BAG) vom 26. Oktober 2007). Die Wirtschaftsminister der Küstenländer wie auch der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) haben vor kurzem betont, dass die vom Bund bis 2010 bisher veranschlagten Investitionen für den Ausbau der Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen nicht ausreichen werden, um alle wichtigen Infrastrukturprojekte zu finanzieren.

Das Bundesamt für Naturschutz (BfN) hat die naturschutzbezogenen Fachgutachten im Planfeststellungsverfahren für die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe als lückenhaft, unzureichend und in vielen Bereichen überarbeitungsbedürftig bewertet. Prognosen seien häufig nicht nachvollziehbar, wenig sachgemäß und zielten offensichtlich vorwiegend auf eine Verharmlosung möglicher Umweltauswirkungen. Auch andere beteiligte Naturschutzbehörden und die Umweltverbände bezeichnen in ihren Stellungnahmen die Antragsunterlagen als fehlerhaft und nicht dem Stand anerkannter Gutachterpraxis entsprechend.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 5. Dezember 2007 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Welche Schritte folgen auf die Ankündigung von Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, den Bedarf für die geplante Elbvertiefung erneut auf den Prüfstand zu stellen?

2. Welchen Einfluss hat die erneute Bedarfsermittlung auf den weiteren Verlauf des Planfeststellungsverfahrens?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Nachweis des Bedarfs ist Bestandteil der Planrechtfertigung, die von der Planfeststellungsbehörde u. a. geprüft wird. Hierauf bezog sich auch die Aussage von Bundesminister Wolfgang Tiefensee.

3. Wie bewertet die Bundesregierung aktuelle Daten und Informationen zum Schiffsverkehr auf der Elbe und zur Tiefgangsentwicklung bei Containerschiffen, die zu einer abweichenden Bewertung des zwingenden Bedarfs einer weiteren Elbvertiefung führen könnten?

4. Was ist die offizielle Position der Bundesregierung als Mitantragstellerin der geplanten Ausbaumaßnahmen an der Elbe vor dem Hintergrund divergierender Aussagen aus dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hinsichtlich der Bewertung der Notwendigkeit des Vorhabens?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es liegen keine Anhaltspunkte für eine negativ abweichende Bewertung des Vorhabens vor. Im Gegenteil: Die aktuelle Seeverkehrsprognose geht von einer weiteren erheblichen Steigerung des Umschlagvolumens der deutschen Seehäfen aus. Für den Hafen Hamburg wird eine Verdreifachung des aktuellen Containerumschlags für das Jahr 2025 prognostiziert, was den Bedarf für die Fahrrinnenanpassung bestätigt.

5. Wie stellt sich die aktuelle Nutzen-Kosten-Bewertung für die geplanten Maßnahmen an Unter- und Außenelbe dar, nachdem sich die in der Nutzen-Kosten-Untersuchung aus dem Jahr 2003 angesetzten Kosten des Ausbaus von 180 Mio. auf 350 Mio. Euro fast verdoppelt haben?

Die Gesamtkosten der Fahrrinnenanpassung an Unter- und Außenelbe betragen mit Preisstand 2005 rund 328 Mio. Euro. Für den Bundesanteil sind davon im Bundeshaushalt rund 248 Mio. Euro veranschlagt. Für den Bundesanteil liegen keine Informationen hinsichtlich eventueller Kostensteigerungen vor. Die Bewertung der Maßnahme basiert unverändert auf dem unter Berücksichtigung des Baus des Jade-Weser-Ports ermittelten Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4,3.

6. Fließen die steigenden Kosten für die Unterhaltsbaggerungen angesichts zunehmender Schlickmengen sowie eventuell weitere dem Bund entstehende Folgekosten (Deichschutzmaßnahmen) in diese Berechnungen mit ein?

   Wenn ja, in welcher Größenordnung?

   Wenn nein, warum nicht?

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung schließt alle der Maßnahme zuzurechnenden Nutzen- und Kosteneffekte entsprechend der Methodik der Bundesverkehrs-

wegeplanung ein. Dies umfasst auch durch die Maßnahme bedingte Veränderungen der Unterhaltungskosten, die als negative Nutzen eingehen, sowie maßnahmebedingte Folgekosten.

7. Geht die vom Hamburger Senat zur Unterstützung kleiner Sportboothäfen entlang der Unter- und Außenelbe zugesagte Summe von zehn Mio. Euro (Elbefonds) in die Nutzen-Kosten-Rechnung ein?

Nein. Der so genannte Elbefond ist von der Freien und Hansestadt Hamburg eingerichtet worden, um kleine Sportboothäfen bei der Beseitigung von Schlick und Sedimenten zu unterstützen. Die Ursachen der Verschlickung sind in einer Vielzahl anthropogener Eingriffe der vergangenen Jahrzehnte wie auch in natürlichen Prozessen zu vermuten. Eine signifikante Zunahme der Verschlickung ist durch die geplante Fahrrinnenanpassung nicht zu erwarten. Insofern ergeben sich daraus auch keine Maßnahme bedingten Folgekosten.

8. Inwieweit wurde der mit Kabinettsbeschluss vom 15. September 2004 vereinbarte besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag für die geplante Vertiefung bereits umgesetzt?

   Welche Umsetzungsschritte fehlen noch, und wann werden diese abgearbeitet?

Die Abarbeitung des mit dem Kabinettsbeschluss vom 15. September 2004 erteilten besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrags ist durch die Umweltverträglichkeitsuntersuchungen zur Durchführung des Planfeststellungsverfahrens vorbereitet worden. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen bilden die Grundlage der detaillierten Umweltverträglichkeits- sowie der FFH-Verträglichkeitsprüfung, die als Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens derzeit durchgeführt werden.

9. Wie ist der aktuelle Stand des Planfeststellungsverfahrens, und wie sieht der weitere Zeitplan aus?

10. Wird der ursprünglich vorgesehene zeitliche Rahmen für den Fortgang des Verfahrens eingehalten?

    Wenn nicht, warum kommt es zu Verzögerungen?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die im Rahmen der Anhörung eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen werden derzeit von der Planfeststellungsbehörde ausgewertet. Der weitere Zeitplan hängt von dem Ergebnis ab. Das gilt auch für die Frage, ob der ursprünglich vorgesehene Zeitplan eingehalten werden kann.

11. Mit welchen rechtlichen Schritten von betroffenen Kommunen, Bürger/Bürgerinnen und Umweltverbänden rechnet die Bundesregierung im Falle eines Baurechts für die Ausbaggerung?

    Welche Verzögerungen sind dadurch zu erwarten?

Gegen einen Planfeststellungsbeschluss für die Vertiefung der Elbe steht der Rechtsweg zum Bundesverwaltungsgericht offen (Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) § 14e Abs. 1 i. V. m. Anlage 2). Inwieweit sich dadurch Verzögerungen ergeben, ist von der Entscheidung des Gerichts abhängig.

12. Wann werden die geplanten Erörterungstermine stattfinden?

Über den Zeitpunkt der Erörterungstermine entscheidet die Planfeststellungsbehörde, wenn die Stellungnahmen und Einwendungen ausgewertet worden sind (siehe Antwort zu Frage 9).

13. Warum wurde das Bundesamt für Naturschutz als die zentrale wissenschaftliche Behörde des Bundes für den nationalen und internationalen Naturschutz nicht formal in das Planfeststellungsverfahren eingebunden?

Eine Beteiligung des Bundesamtes für Naturschutz (BfN) in Planfeststellungsverfahren ist gesetzlich nicht vorgesehen. Die Belange des Gewässer- und Naturschutzes werden hier von den nach der Kompetenzordnung des Grundgesetzes zuständigen Landesbehörden wahrgenommen. Gleichwohl hat das BfN eine Stellungnahme im Verfahren abgegeben.

14. Was bedeutet es nach Einschätzung der Bundesregierung für das laufende Genehmigungsverfahren, wenn den vorgelegten Unterlagen von den beteiligten Fachbehörden inhaltliche Lücken und methodische Mängel attestiert wurden, die als entscheidungsrelevant angesehen werden?

15. Wie wird sichergestellt, dass den Empfehlungen und Forderungen der Fachbehörden im weiteren Verfahren Rechnung getragen wird?

16. Wird die Bundesregierung auf eine Überarbeitung der Planungen hinwirken, um rechtliche Risiken im Fortgang des Verfahrens auszuschließen?

Die Fragen 14, 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Prüfung und Bewertung der eingegangenen Stellungnahmen der beteiligten Fachbehörden sowie die Entscheidung hierüber obliegt der unabhängigen Planfeststellungsbehörde. Durch die gesetzliche Ausgestaltung des Planfeststellungsverfahrens wird sichergestellt, dass die Stellungnahmen in ausreichendem Maße Berücksichtigung finden. Eine Einflussnahme auf die Planfeststellungsbehörde, auch seitens der Bundesregierung, ist unzulässig.

17. Wie reagiert die Bundesregierung auf die mit einer weiteren Elbvertiefung verbundenen Sorgen der betroffenen Bundesländer Schleswig-Holstein und Niedersachsen um die Sicherheit der Deiche und um die Existenzgrundlage beeinträchtigter Wirtschaftszweige wie Fischerei, Landwirtschaft und Obstbau?

18. Durch welche Verfahren und Maßnahmen strebt die Bundesregierung eine einvernehmliche Lösung mit diesen beiden Bundesländern an?

Die Fragen 17 und 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein sind durch ihre für die jeweiligen Belange zuständigen Fachbehörden am Planfeststellungsverfahren beteiligt und können ihre Bedenken im Rahmen des Verfahrens vortragen. Auf die Antwort zu den Fragen 14 bis 16 wird verwiesen. Soweit Belange der Wasserwirtschaft und Landeskultur betroffen sind, bedarf es für die entsprechenden Teile des Planfeststellungsbeschlusses des Einvernehmens mit den zuständigen

Landesbehörden. Dies ist gesetzlich in Artikel 89 Abs. 3 des Grundgesetzes sowie im Bundeswasserstraßengesetz geregelt.

19. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass der Bund nach dem Verursacherprinzip als Träger der Ausbaumaßnahmen an Unter- und Außenelbe auch die damit verbundenen Folgekosten (Investitions- und Unterhaltungskosten) übernehmen müsste?

20. Ist ein finanzieller Ausgleich des Bundes bzw. eine andere Form der Kompensation für Schäden und Einbußen, die durch die Elbvertiefung entstehen könnten, in den Bereichen Deichsicherheit, Obstbau, Landwirtschaft und Fischerei geplant (z. B. Schäden an Reusen und Uferböschungen; Entschädigung für den Wegfall bzw. die Reduzierung von Fischfang- und Anbaugebieten; Schäden in Elbnebenflüssen wie Oste und Lühe)?

Die Fragen 19 und 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens im Planfeststellungsbeschluss Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen des Vorhabens auf Rechte anderer Ausbau bedingt erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.

21. Wie steht die Bundesregierung zur Forderung der niedersächsischen Deichverbände, einer weiteren Elbvertiefung nur zuzustimmen, wenn der Bund sich schriftlich zur Beseitigung der Uferschäden als Folge früherer Fahrrinnenanpassungen verpflichtet und Unterhaltungsmaßnahmen an den Elbdeichen zusichert?

Die Forderungen der niedersächsischen Deichverbände werden geprüft. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) strebt eine Einigung mit den Deichverbänden auf der Basis von Uferunterhaltungsvereinbarungen an.

22. Liegen der Bundesregierung entsprechende Anträge vor?

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sind Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange mit entsprechenden Anträgen zur Beseitigung der Uferschäden bzw. zur Übernahme der erforderlichen Kosten durch den Bund eingegangen.

23. Hat die Bundesregierung bereits konkrete Finanzzusagen für den Deichschutz an der Elbe und an Elbnebenflüssen gemacht?

24. Wird die Bundesregierung den Deichverbänden (weitere) Vertragsangebote zu den geforderten Deichschutzmaßnahmen vorlegen?

Die Fragen 23 und 24 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es ist eine Vereinbarung zwischen den Deichverbänden und der WSV seitens der WSV in Vorbereitung, die die Neuregelung von Unterhaltungslasten an den Elbeufern vorsieht. Die Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen. Es ist

vorgesehen, dass die WSV die Unterhaltung an den Deckwerken bzw. vorgelagerten Uferbereichen übernimmt, die überwiegend schiffsinduzierte Belastungen erfahren, während die Deichverbände die Unterhaltung in den Uferbereichen übernehmen, in denen überwiegend witterungsbedingte Belastungen auftreten.

25. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderung des niedersächsischen Umweltministers Hans-Heinrich Sander nach Vermessungen, um die tatsächliche Tiefe der Elbfahrrinne feststellen zu lassen (Hamburger Abendblatt vom 2. November 2007)?

Die Fahrrinne der Elbe wird im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht der WSV regelmäßig vermessen (gepeilt).

26. Prüft die Bundesregierung die Ergänzung der Elementarversicherung um das Risiko „Sturmflut und Deichbruch“?

27. Hält sie eine solche „Sturmflutpolice“ für notwendig, und wie schätzt sie deren Realisierungschancen ein?

Die Fragen 26 und 27 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat unter Beteiligung der Länder im Nachgang zum Elbhochwasser 2002 bereits geprüft, ob das Überflutungsrisiko durch eine Elementarschadensversicherung als Pflichtversicherung abgedeckt und gesetzlich vorgeschrieben werden kann. Ergebnis war, dass sowohl rechtliche als auch tatsächliche Gründe gegen die Einführung einer Pflichtversicherung sprechen. Im Übrigen ist die Durchführung von Küstenschutzmaßnahmen grundsätzlich Angelegenheit der Länder.

28. Wird in der Bundesregierung daran gedacht, ein gesamtnorddeutsches Verkehrskonzept zu entwickeln mit dem Ziel, alle norddeutschen Verkehrsprojekte länderübergreifend zu bewerten und Investitionen in die Schienen-, Straßen- und Wasserstraßeninfrastruktur abgestimmt einzusetzen?

Die Strategie der Bundesregierung zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur ist länderübergreifend.

29. Sind die Investitionen in den Ausbau der Seehäfen und ihrer Verkehrsanbindung über Schiene und Straße an das Hinterland nach Auffassung der Bundesregierung ausreichend, um mit dem Wachstum der Gütermengen Schritt zu halten?

Die Investitionen in den Ausbau der Seehäfen fallen in die Zuständigkeit der Länder (Hafeninfrastruktur) bzw. der Hafenwirtschaft (Hafensuprastruktur). Die Investitionen in die Verkehrsanbindung der Seehäfen über Schiene und Straße fallen in die Zuständigkeit des Bundes, sofern sie die Infrastruktur des Bundes (Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen, Bundeswasserstraßen) betreffen. Zu den Verkehrsanbindungen der Seehäfen gehören aber auch Verkehrswege in der Baulast der Länder oder Dritter (z. B. Hafenbahnen, Zuführungsstraßen). Ob die geplanten Investitionen, die nicht in die Baulast des Bundes fallen, ausreichend sind, kann von der Bundesregierung nicht beurteilt werden.

Von den 15 Projekten des Bundes für die Seehafenhinterlandanbindung sind 12 Projekte im Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) enthalten, Ausbaumaßnahmen an zwei weiteren Bundesschienenwegeprojekten werden aus Mitteln für die Erhaltung der Bestandsnetze finanziert. Nur der Neubau der Autobahn A 39 Lüneburg–Wolfsburg ist nicht im IRP enthalten; die Planungen für dieses Vorhaben befinden sich noch in einem sehr frühen Stadium.

Für den Ausbau der Seehafenhinterlandanbindungen wurde darüber hinaus im Bundeshaushalt 2008 zusätzlich ein neuer Titel zur Beseitigung von Engpässen im Güterverkehr auf der Schiene eingerichtet, der neben 25 Mio. Euro Investitionsmitteln für 2008 auch Verpflichtungsermächtigungen für die Folgejahre in Höhe von 230 Mio. Euro enthält.

30. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Bedarf an über die kürzlich von Bund, Ländern und Hafenwirtschaft bis 2012 vereinbarten 12,6 Mrd. Euro hinausgehenden Mitteln für die erforderliche Infrastruktur ein?

Die für die Sicherung und Stärkung des maritimen Standorts notwendigen Investitionen wurden auf der Fünften Nationalen Maritimen Konferenz 2006 im Bericht aus dem Workshop 3 „Zukunftsperspektiven der deutschen Seehäfen“ dargestellt. Die Investitionen des Bundes bis 2010 in die Seehafenhinterlandanbindungen einschließlich seewärtiger Zufahrten betragen danach 5,1 Mrd. Euro, die Küstenländer sollen bis 2012 in die Hafeninfrastrukturen 4,3 Mrd. Euro investieren und die Hafenwirtschaft ebenfalls bis 2012 in die Terminals 3,2 Mrd. Euro.

Dabei trägt der Bund ausschließlich Verantwortung für den Ausbau der Seehafenhinterlandanbindungen einschließlich seewärtiger Zufahrten (siehe hierzu Antwort auf Frage 29).

31. Wer wird für wichtige Verkehrsprojekte zur Hafenanbindung aufkommen, die noch unterfinanziert sind bzw. deren Finanzierung noch unklar ist (nach Angaben des ZDS fehlen beim BMVBS 2,5 bis 3 Mrd. Euro; außerdem sei nicht einmal ein Zehntel der für das Schienennetz vorgesehenen 2,4 Mrd. Euro gesichert)?

Soweit die Verkehrsprojekte zur Hafenanbindung die Infrastruktur des Bundes betreffen, werden sie vom Bund finanziert. Die Realisierung der Projekte richtet sich an den zur Verfügung stehenden Bundeshaushaltsmitteln aus.

32. Über welche Informationen verfügt die Bundesregierung hinsichtlich des derzeitigen Planungsstands und der prognostizierten Inbetriebnahme der geplanten Y-Trasse?

Mit der Aufnahme in den IRP hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eine wichtige Voraussetzung für die Umsetzung dieses Schienenprojektes geschaffen.

Vor dem Hintergrund der Aufkommenssteigerung in den deutschen Seehäfen und der damit verbundenen Güterverkehrsentwicklung hat die DB Netz AG ebenfalls ein großes Interesse an der Realisierung der Y-Trasse. Deshalb geht die Bundesregierung davon aus, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes die erforderlichen planerischen Voraussetzungen zeitgerecht schaffen werden.

33. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag des ZDS, alternative Finanzierungskonzepte zur Finanzierung der Hafeninfrastruktur zu entwickeln (Schaffung eines „Infrastrukturfinanzierungsfonds Deutschland“)?

    Hat die Bundesregierung bereits Überlegungen in diese Richtung angestellt?

Für die Finanzierung der Hafeninfrastruktur sind die Länder zuständig.

34. Wann wird die Bundesregierung den für 2007 angekündigten Entwurf einer Seehafenkonzeption vorlegen?

Der Entwurf des Hafenkonzeptes wird 2008 vorgelegt.

35. Was beinhaltet dieses Gesamtkonzept?

Das Hafenkonzept soll die Entwicklungspotenziale der deutschen See- und Binnenhäfen für die Zukunft darstellen.

36. Welche Schritte sind bereits realisiert?

Das BMVBS erstellt derzeit den Entwurf des Hafenkonzepts.

37. Welche konkreten Projekte von Bund und Ländern hin zu einer engeren Abstimmung bzw. Zusammenarbeit der Seehäfen gibt es zurzeit?

Das BMVBS prüft zurzeit die Möglichkeit der Unterstützung einer gemeinsamen Vermarktung der deutschen Seehäfen im Ausland, z. B. unter der Dachmarke „Seaports of Germany“.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333